

été à l'avantage du Canada. Il ne devrait pas y avoir de monopole des réseaux de transport sous la direction d'une seule commission.

Si le Gouvernement croit à la libre entreprise, comme il l'affirme, nous devrions avoir la libre entreprise et la libre concurrence.

M. Byrne: Laisseriez-vous aux chemins de fer le soin d'établir leurs tarifs?

M. Johnston: Les chemins de fer établissent déjà leurs tarifs, ne vous y trompez pas. On n'a qu'à songer aux derniers relèvements qu'ils ont demandés et obtenus. Le Gouvernement y a été pour quelque chose. Voilà pourquoi il n'est pas bon que tous les réseaux de transports relèvent d'une unique commission. Il ne pourra y avoir de concurrence et d'entreprise libre. Voilà pourquoi je n'admets pas que le transport par camions soit dirigé par une commission, comme le propose le rapport, je crois.

M. Darroch: Monsieur le président, le chapitre du rapport traite de questions d'intérêt soit national soit local. Pour ma part, je vais m'arrêter à un sujet qui présente de l'importance pour mes commettants. Il est question, pages 135 et 136, de la tenue de comptes distincts de recettes et de dépenses, pour ce qui est du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises. On a affirmé, au cours de l'enquête menée par la Commission, qu'il ne convenait pas de combler les déficits afférents au trafic-voyageurs à mêmes les recettes tirées du transport de marchandises. Or, à la page 137, la Commission émet le vœu suivant:

Les services de transport de voyageurs et de transport de marchandises sont essentiels. S'il est impossible d'élever suffisamment le tarif-voyageurs de façon à ce que le service de voyageurs soit rentable, c'est au trafic-marchandises de combler le déficit. Les deux services sont en corrélation si étroite qu'il est impossible de tenir des comptes distincts.

Ceux qui habitent dans le même coin de l'Ontario que moi ne savent pas penser de cette conclusion à laquelle en est arrivée la Commission. Depuis une couple de mois, les administrateurs des chemins de fer Nationaux font une tournée dans ma région afin de proposer aux administrations municipales de consentir à la suppression de certains services de voyageurs. Ils veulent supprimer deux trains de voyageurs entre le point divisionnaire de Palmerston, localité de ma circonscription, et Kincardine et Southampton. Autrement dit, ils proposent de supprimer quatre trains quotidiens, sur chacun de ces parcours.

En guise de compensation, on a proposé l'établissement de trois services distincts, dont le fonctionnement dépendrait totalement des approvisionnements d'essence et de

caoutchouc et de l'état des routes. On propose de transporter les marchandises et le courrier par camions et les voyageurs par autobus. Ceux qui ont formulé cette proposition oublient un phénomène particulier à notre région, les effets de notre climat sur nos routes. Je le répète, le fonctionnement de ces trois services dépendra des approvisionnements d'essence et de caoutchouc, produits dont il y aura peut-être pénurie avant longtemps bien que nous espérons le contraire.

Quoi qu'il en soit, c'est l'état des routes qui constitue le plus grand obstacle. J'ai vécu toute ma vie dans cette région et je sais dans quel état sont les routes quand il fait mauvais. Je ne vois pas comment on pourra maintenir le service à certaines époques de l'année. Je lisais hier, dans les journaux, une dépêche datée du 10 avril et provenant de Palmerston. Je cite:

Dans une partie de la région de North Wellington, les autobus de high school se sont embourbés sur les routes secondaires et la circulation a été interrompue sur une route rurale qui sert de raccourci entre Harriston et Palmerston.

Ce n'est pas un exemple isolé, car la même situation existe entre Palmerston et Southampton, et plus encore entre Palmerston et Kincardine. La plus grande partie de la route qu'on songe à utiliser est une route de comté. Je sais que d'autres circonscriptions s'inquiètent autant que celle de Wellington des frais de voirie. A leur réunion de janvier, les membres de notre conseil de comté ont décidé de mettre de côté un millième de l'impôt foncier pour l'amélioration des routes et des ponts, mais je vois qu'à leur réunion d'avril, la semaine dernière, ils ont décidé, vu la forte imposition, de ne pas utiliser, cette année, ce millième. D'autres circonscriptions trouvent aussi onéreux l'entretien des routes de leur territoire. Pour le service projeté sur ces routes, nous aurons quatre camions pour service de grande vitesse, quatre camions pour le courrier postal et quatre autobus.

Le chemin de fer ne songe pas à interrompre son service de marchandises. C'est-à-dire qu'il utilisera encore ces deux lignes pour les marchandises, de sorte que le terre-plein devra être entretenu. Puisqu'il doit en être ainsi, je ne puis comprendre pourquoi on impose ce fardeau additionnel aux municipalités. La population de cette partie de la province peut difficilement comprendre une telle attitude.

De plus, si le changement projeté s'opère, la situation de l'embauchage s'en ressentira. Palmerston est un point divisionnaire et compte un grand nombre d'habitations construites par la *Wartime Housing*. Les neuf dixièmes de ces habitations sont occupées par